MEERESKUNDE

SAMMLUNG VOLKSTÜMLICHER VORTRÄGE
ZUM VERSTÄNDNIS DER NATIONALEN BEDEUTUNG VON
MEER UND SEEWESEN

HEFT 85

DIE DEUTSCHE HANDELSMARINE IM 19. JAHRHUNDERT

VON

DR. WALTHER VOGEL



8. Jahrgang
1. Heft

BERLIN 1914
ERNST SIEGFRIED MITTLER UND SOHN
KÖNIGLICHE HOFBUCHHANDLUNG
KOCHSTRASSE 68—71

Preis
50 Pf.

MEERESKUNDE
SAMMLUNG VOLKSTÜMLICHER VORTRÄGE

Bisher erschienen folgende Hefte:

Zur Einführung.

Das Museum für Meereskunde. Von Prof. Dr. A. Penck.

Die Meeresräume, ihre Wasserfüllung und ihre Küsten.

Flaschenposten, treibende Wracks und andere Triftkörper in ihrer Bedeutung für die Enthüllung der Meeresströmungen. Von Prof. Dr. O. Krümmel.

Das Eis des Meeres. Von Dr. L. Mecking.

Die deutschen Seeküsten in ihrem Werden und Vergehen. Von Dr. Fr. Solger.

Die Küste der englischen Riviera. Von H. Spethmann.

Unsere Kalisalzlager, ein Geschenk des Meeres an den deutschen **Boden.** Von W. Stahlberg.

Der Deichschutz an Deutschlands Küsten. Von Dr. Walter Behrmann.

Der Golfstrom in seiner historischen, nautischen und klimatischen Bedeutung. Von Dr. Ludwig Mecking.

Meer und Küste von Rügen bis Alsen. Von H. Spethmann.

Tier- und Pflanzenwelt des Meeres.

Über marine Sedimente und ihre Benutzung zur Zeitbestimmung. Von Dr. G. Braun.

Die Meeressäugetiere. Ihre Stammesgeschichte. Von Prof. O. Abel.

Die westindischen Korallenriffe und ihr Tierleben. Von Dr. R. Hartmeyer.

Das Reich des Todes im Meer. Von Walter Stahlberg.

Tierische Wanderungen im Meere. Von Prof. R. Woltereck.

Die Scholle, ein Nutzfisch der deutschen Meere. Von Dr. V. Franz.

Gefiederte Bewohner des Meeres. Vögel des Atlantischen Ozeans. Von Dr. K. Wenke.

Das schwimmende Leben der Hochsee Von Dr. G. H. Fowler.

Tierisches Licht in der Tiefsee. Von Prof. Dr. E. Mangold.

Das Meer als Nahrungsquelle. Von Prof. Dr. H. Henking.

Geschichte, Entdeckungsgeschichte, Seekriegsgeschichte.

Die Anfänge der Nordpolarforschung und die Eismeerfahrten Henry Hudsons. Von Dr. P. Dinse.

Zeitalter der Entdeckungen und die Beteiligung der Deutschen daran. Von S. Günther.

Der Seeraub. Eine geographisch-historische Skizze. Von Dr. P. Dinse

Die Kontinentalsperre in ihrer geschichtlichen Bedeutung. Von Rob. Hoeniger.

Nordische Seefahrten im früheren Mittelalter. Von Dr. W. Vogel.

Die Abschaffung des britischen Sklavenhandels im Jahre 1806/07. Ein Kapitel aus der britischen Schiffahrtspolitik. Von Dr. Franz Hochstetter.

Die Fahrten eines deutschen Seemanns um die Mitte des 19. Jahrhunderts. Aufzeichnungen des Segelschiffs-Kapitäns G. W. Kroß.

MEERESKUNDE

SAMMLUNG VOLKSTÜMLICHER VORTRÄGE

ZUM VERSTÄNDNIS DER NATIONALEN BEDEUTUNG VON

MEER UND SEEWESEN



Herausgegeben vom

INSTITUT FÜR MEERESKUNDE ZU BERLIN

UNTER SCHRIFTLEITUNG VON WALTER STAHLBERG



Achter Jahrgang

Mit zahlreichen Abbildungen und Karten

Berlin 1914

Ernst Siegfried Mittler und Sohn

Königliche Hofbuchhandlung

Kochstraße 68—71

INHALT:

MEERESKUNDE

SAMMLUNG VOLKSTÜMLICHER VORTRÄGE

ZUM VERSTÄNDNIS DER NATIONALEN BEDEUTUNG VON

MEER UND SEEWESEN

ACHTER JAHRGANG ERSTES HEFT

Die deutsche Handelsmarine im 19. Jahrhundert.

Von Dr. Walther Vogel.



or einem Jahrzehnt etwa, als die Betrachtungen über den Jahrhundertwechsel noch im Schwange waren, veranstaltete irgendeine Zeitung eine der üblichen Rundfragen, und zwar über das Thema: Wie wird man später auf das 19. Jahrhundert zurückblicken, wird es unsern Nachfahren in demselben Lichte einer Zeit ungeheurer Umwälzungen erscheinen wie den Zeitgenossen, und was wird man vor allem als das bezeichnende Merkmal dieses Säkulums betrachten? Die Befragten äußerten dazu ihre Meinung in mehr oder minder geistreicher Weise und schlugen für das 19. Jahrhundert mehr oder weniger sinnreiche Namen vor, z. B. das Jahrhundert der Technik oder des Verkehrs, der Kohle, des Papiers, der Nationalitäten, der Frauenemanzipation usw., und es gab auch solche, die meinten, an dem 19. Jahrhundert sei überhaupt nicht viel Besonderes gewesen, es werde in der Geschichte durchaus keine Ausnahmestellung einnehmen. Dieser Ansicht möchte ich nun nicht beipflichten. Ich glaube, die Menschheit wird einmal auf dieses Jahrhundert zurückblicken wie ein solider Bürger im Philisterium auf seine Studentenzeit, wo er sich im Gefühl der errungenen goldenen Freiheit und ohne Rücksicht auf die Länge des väterlichen Geldbeutels schrankenlos auslebte, kolossale Schulden machte und von den unbegrenzten Möglich-

keiten seiner Zukunft träumte. Man könnte es ein Jahrhundert der Entfesselung nennen, der Entfesselung bisher gebundener Kräfte, die teils, wie Kohle und Eisen, im Schoß der Erde schlummerten, teils im Innern der Völker und der menschlichen Natur lagen. Die französische Revolution und ihre Nachwirkungen zerstörten die alte ständische Organisation, und bereiteten damit den Boden für die schrankenlose Entfaltung der kapitalistischen Wirtschafts- und Denkweise. Mit Hilfe von Dampf und Eisen schuf diese die moderne Industrie, die Hunderttausende von Menschen auf engen Bezirken ernährte, die bisher kaum von Hunderten bewohnt worden waren. Möglich aber war das wieder nur, wenn die politischen und handelspolitischen Schranken fielen, die bisher die überseeischen Länder von Europa abgesperrt hatten. Die politische Loslösung Amerikas und der Freihandel, theoretisch von Adam Smith begründet, praktisch von Cobden und den Manchesterleuten befördert, sind ebenso charakteristische Lebensäußerungen des 19. Jahrhunderts wie der Parlamentarismus, die Börsenspekulation und der Fortschritt der Technik, deren Schwungrad, nachdem es einmal in Bewegung gesetzt ist, aufzuhalten niemand imstande zu sein scheint.

Heute liegt das 19. Jahrhundert abgeschlossen hinter uns. Es ist nicht nur äußerlich, zahlenmäßig zu Ende, wir beginnen es auch innerlich zu überwinden. Es wird uns allmählich klar, daß die Möglichkeiten keineswegs so unbegrenzt sind, wie unsere Väter annahmen. Wir werden nicht nur lernen müssen mit unseren materiellen Mitteln hauszuhalten, um einer allzufrühen Erschöpfung vorzubeugen, sondern vor allem auch mit den physischen und moralischen Kräften des Menschengeschlechts, die in diesem Jahrhundert der

Entfesselung in unverantwortlicher Weise verschwendet worden sind, und, so gewaltig das äußere Wachstum erscheint, innerlich schweren, hoffentlich nicht unheilbaren Schaden erlitten haben.

Es ist eine dankbare Aufgabe, die ich gern übernommen habe, auf einem Spezialgebiet, dem diese Räume geweiht sind, dem der deutschen Seeschifffahrt, gewissermaßen die Bilanz des 19. Jahrhunderts zu ziehen. Freilich ist das Thema so umfassend, daß ich eigentlich nur Andeutungen geben kann.

Es versteht sich, daß die Seeschiffahrt an der allgemeinen Steigerung des menschlichen Lebens und Verkehrs im 19. Jahrhundert den größten Anteil nehmen mußte.

Die überseeischen Kolonialländer, die bisher eigentlich nur das Ausbeutungsobjekt einiger monopolistischen Handelsgesellschaften gewesen waren, füllten sich nun mit Millionen von Ansiedlern. Ohne deren ständig wachsende Bedürfnisse und ohne die Vorliebe der Eingeborenen für europäische Schießgewehre, Kleiderstoffe und Schundwaren hätte die neue Industrie Europas gar nicht leben können. Und die Seeschiffahrt bildete das unentbehrliche Verbindungsmittel zwischen diesem von Menschenmengen, Warenmassen und Ideen überquellenden Europa, dem Herzen der Welt, und den Außenländern.

Die Größensteigerung, die Steigerung der Leistungsfähigkeit, ist denn auch das auffälligste Merkmal in der Entwicklung der Handelsflotten im 19. Jahrhundert. Sie ist ohne Beispiel in der Geschichte und findet ihr Seitenstück und ihre Erklärung eben nur in der allgemeinen ungeheuren Zunahme des menschlichen Verkehrs. Die folgende Tabelle zeigt das Ansteigen der Tragfähigkeit der deutschen Handelsflotte von 1800 bis 1910 und

gibt von deren Wachstum einen besseren Begriff, als es alle Worte vermögen, besonders in ihrer bildlichen Darstellung (s. Abbild. 1 auf S. 6).

Tragfähigkeit der deutschen Handelsflotte 1800 bis 1910 (im Umfang des jetzigen Deutschen Reichs).

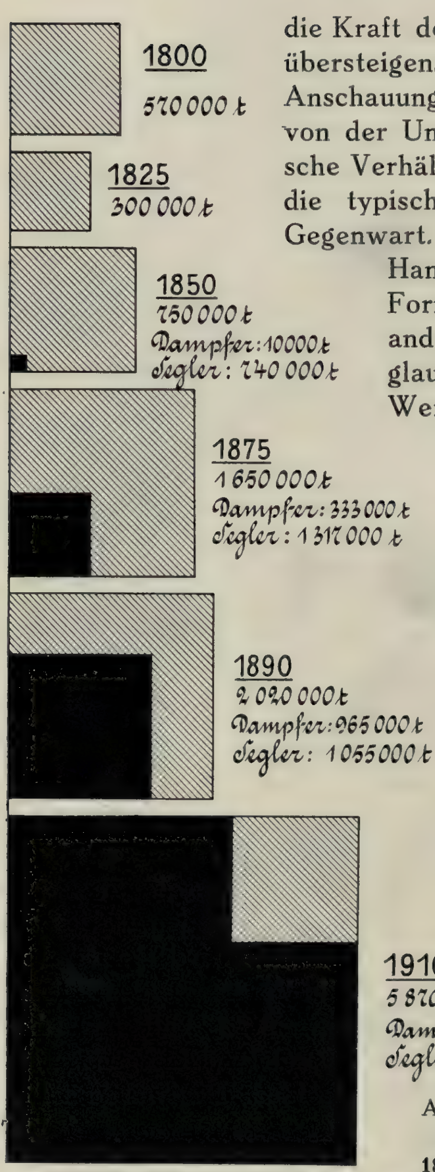
	Tonnen zu 1000 kg	Davon Dampfer	Segelschiffe
1800 . . .	570 000	—	570 000
1825 . . .	300 000	—	300 000
1850 . . .	750 000	10 000	740 000
1875 . . .	1 650 000	333 000	1 317 000
1890 . . .	2 020 000	965 000	1 055 000
1910 . . .	5 870 000	5 105 000	765 000

Der Größensteigerung der ganzen Flotte entspricht eine Steigerung der Leistungsfähigkeit des einzelnen Fahrzeugs. Zu Beginn des 19. Jahrhunderts finden wir in der europäischen und ozeanischen Fahrt Segelschiffe von 200 bis 500 t Tragfähigkeit, deren Schnelligkeit natürlich ganz von der Gunst des Wetters abhängt und im Durchschnitt kaum zwei bis vier Seemeilen in der Stunde übersteigt. Hundert Jahre später trägt der normale Frachtdampfer in europäischer Fahrt 2000 bis 3000, in ozeanischer Fahrt 7000 bis 8000 t, macht in der Stunde seine zehn bis elf Seemeilen und ist von Wind und Wetter immerhin lange nicht mehr so abhängig wie das Segelschiff, ganz zu schweigen von dem Riesenpassagierdampfer von 25 000 bis 50 000 Registertonnen Raumgehalt, der den Atlantischen Ozean mit 20 bis 24 Seemeilen Geschwindigkeit durchpflügt, und ein paar tausend Menschen an Bord trägt.

Bei der deutschen Handelsmarine hat dieses riesenmäßige Wachstum des 19. Jahrhunderts, das sich auf fast allen Gebieten des Wirtschaftslebens zeigt, seine besondere Färbung dadurch erhalten, daß es mit der Bildung des neuen Deutschen Reiches zusammenfiel.

Erst dadurch, daß seit 1867 auf allen deutschen Schiffen die gemeinsame Nationalflagge weht, ist dem allgemeinen Bewußtsein im Binnenland wieder klar geworden, was unsere Handelsmarine eigentlich zu bedeuten hat. Vorher, als die Schiffe unter Bremer, Hamburger, Lübecker, preußischer, mecklenburgischer, hannöverscher, oldenburgischer, außerdem dänischer und schwedischer Flagge[1]) fuhren, wußten das eigentlich nur Eingeweihte. Dadurch, daß nun auf einmal eine große Handelsflotte auch sichtbar in Erscheinung trat — schon 1870 die zweitgrößte Europas und die drittgrößte, heute die zweitgrößte der Welt — wurde vielfach der ganz falsche Eindruck erweckt, als sei vorher überhaupt nichts dagewesen. Bei uns pflegt man Schilderungen unserer heutigen Handelsflotte mit einem pflichtschuldigen Respektsblick auf die deutsche Hanse im Mittelalter und auf den Großen Kurfürsten einzuleiten, um dann unmittelbar die Rede auf die Hamburg-Amerika Linie zu bringen. Namentlich aber für Ausländer scheint dieser Zusammenhang schlechterdings unfaßbar zu sein. Es wäre wohl auch zu viel verlangt, daß sie so rasch umlernen sollen, nachdem sie jahrhundertelang gewöhnt waren, wohl von Hamburger, Bremer, Rostocker usw. Schiffen zu hören, aber n i e m a l s von einem deutschen. Noch in diesem Jahre (1913) brachte es eine russische Zeitung in einem übrigens freundlich gemeinten Begrüßungsartikel zum Kaiserjubiläum fertig, den Kaiser als Schöpfer der deutschen Kriegsmarine u n d H a n d e l s - m a r i n e zu feiern. Nun sind die Verdienste des Kaisers um die Schaffung unserer Kriegsmarine ja allgemein bekannt; daß er aber auch die Handelsmarine geschaffen habe, ist in der Tat eine kühne Idee. Das würde selbst

[1]) Die vorpommerschen Schiffe führten bis 1815 die schwedische, die schleswig-holsteinischen bis 1864 die dänische Flagge.



die Kraft des mächtigsten Mannes übersteigen. Nein, aus solchen Anschauungen spricht, abgesehen von der Unwissenheit über deutsche Verhältnisse bei Ausländern, die typische Überschätzung der Gegenwart. Weil sich die moderne Handelsmarine anderer Formen bedient und mit anderen Maßen rechnet, glaubt man, alles sei das Werk der Zeitgenossen. Ich betrachte es aber gerade als meine Aufgabe heute abend, Ihnen zu zeigen, wie sich das stolze Gebäude der Gegenwart auf einer langen Vergangenheit, auf einer mühsamen Arbeit früherer Generationen aufbaut.

Zunächst will ich kurz den Zustand zu Beginn des Jahrhunderts schildern.

Abbild. 1. **Tragfähigkeit der deutschen Handelsflotte 1800 bis 1910** in Tonnen zu 1000 kg: Segelschiff-Anteil schraffiert; Dampfer-Anteil schwarz.

Welche Aufgaben erfüllte damals die deutsche Handelsmarine? Wir werden das am besten verstehen, wenn wir uns kurz vergegenwärtigen, wie die verschiedenen Schiffahrtszweige sich in historischer Folge entwickelt hatten.

Eine Erbschaft des Mittelalters war die Fahrt von den preußischen und russischen Ostseehäfen nach England und Frankreich mit Getreide, Holz, Hanf, Flachs und anderen Produkten der osteuropäischen Tiefebene. Diese Versorgung Westeuropas mit Rohstoffen und Nahrungsmitteln hatte das Hauptgeschäft der althansischen Handelsschiffahrt gebildet. Wenn Joachim Nettelbeck, der Verteidiger Kolbergs, oder die Schiffe der von Friedrich dem Großen begründeten Preußischen Seehandlungskompagnie mit solchen Waren nach Frankreich und Portugal fuhren, um dort Salz und Wein zu laden, so machten sie nichts anderes, als was die Lübecker und Danziger Schiffe schon 400 Jahre früher zu tun pflegten. Diese Exportschiffahrt aus den ostbaltischen Häfen, die namentlich von preußischen, aber auch von hannöverschen, mecklenburgischen und anderen Schiffen betrieben wurde, hat ihre Bedeutung bis über die Mitte des 19. Jahrhunderts bewahrt. Noch bis in die 50er Jahre waren Stettin, Danzig, Königsberg und die russischen Ostseehäfen die Hauptlieferanten für die englische Getreideversorgung. Im letzten Menschenalter ist aber diese Bedeutung von Danzig und Königsberg bekanntlich unaufhaltsam zurückgegangen.

Eine Erbschaft des 16. und 17. Jahrhunderts war die Grönlandfahrt, d. h. der Walfang bei Spitzbergen, in dem 1790 noch etwa 70 Schiffe tätig waren, und die Archangelfahrt, die Getreideschiffahrt vom Weißen Meere, endlich die Spanienfahrt, die freilich nicht mehr viel zu bedeuten hatte. In mancher Beziehung war sie durch die Fahrt nach Frankreich ersetzt

worden, von wo die Hamburger und Bremer Schiffe im 18. Jahrhundert die Hauptmasse der in Deutschland konsumierten Kolonialwaren (hauptsächlich westindischen Zucker und Kaffee) holten. Auch darin aber war in den letzten Jahrzehnten des 18. Jahrhunderts eine folgenschwere Umwälzung eingetreten. Durch den Befreiungskampf der Vereinigten Staaten von Nordamerika hatte sich der deutschen Handelsmarine zum ersten Male jenseits des Ozeans ein freies Schiffahrtsgebiet eröffnet, war der eiserne Ring der monopolistischen Kolonialmächte zum ersten Male gesprengt worden. Mit der Amerikafahrt, mit dem Jahre 1790 etwa, fängt für die deutsche Handelsmarine das 19. Jahrhundert an. Der Verkehr von Hamburg und Bremen nach Nordamerika nahm einen rapiden Aufschwung. 1789 gingen 816 t deutscher Schiffe nach Nordamerika, 1799 22 070 t. Die Grundlage dieses Verkehrs bildete hauptsächlich die Zufuhr westindischer Kolonialwaren; genügende Rückfrachten waren nur mit Schwierigkeiten zu beschaffen, weil in Deutschland damals eigentlich nur die ländliche Leinenindustrie, besonders in Schlesien, ein für den Weltmarkt und die Kolonialländer geeignetes Handelsprodukt lieferte.

Aber diese Blüte wurde jäh geknickt durch die napoleonische Fremdherrschaft und die Kontinentalsperre. Der Rückgang der deutschen Handelsflotte von 570 000 auf 300 000 t (s. Abbild. 1) ist das Ergebnis dieses unheilvollen wirtschaftspolitischen Kampfes. Freilich zeigt dieser Rückgang noch längst nicht alle die schlimmen Folgen der Gewaltpolitik des Korsen. Deutschland und die Hansestädte waren durch die Kriege und das französische Raubsystem verarmt. Der Kapitalmangel machte sich noch jahrzehntelang geltend. Das in der Reederei steckende Kapital war zum größten Teil ent-

wertet, weil die Schiffe durch das lange Stilliegen im Süßwasser der Häfen verfault waren, die Flotte also von Grund auf erneuert werden mußte. Freilich befanden sich die Handelsmarinen fast aller anderen Kontinentalstaaten in der gleichen Lage. England hatte, nach der Schlacht von Trafalgar im unbestrittenen Besitz der Seeherrschaft, seiner Handelsflotte einen Vorsprung gesichert, der in absehbarer Zeit überhaupt nicht wieder eingeholt werden kann. Vor der Kontinentalsperre war die britische Handelsflotte dreimal, nach der Sperre achtmal so groß wie die deutsche.

Auf die Befreiungskriege folgte ein Menschenalter politischen und wirtschaftlichen Tiefstands. Die deutsche Industrie seufzte unter der drückenden englischen Konkurrenz und der wirtschaftspolitischen Zersplitterung Deutschlands. Erst die Gründung des Zollvereins 1834 bahnte einen Wandel darin an. In den europäischen Gewässern waren die Aussichten für die deutsche Schiffahrt schlecht. Die meisten Staaten schützten und bevorzugten die heimische Reederei durch Vorrechte in den Abgaben und andere gestzliche Maßnahmen, Großbritannien behielt die Navigationsakte bei; durch diese wurde bekanntlich die Schiffahrt mit den Kolonien, also vor allem Ost- und Westindien, den britischen Schiffen vorbehalten, außerdem die Einfuhr europäischer Waren nach Großbritannien nur britischen Schiffen und solchen des Ursprungslandes gestattet. Es war schon ein Fortschritt, daß es z. B. preußischen Schiffen erlaubt wurde, von den Hansestädten deutsche Waren nach England zu verfrachten, denn England behandelte die Glieder des deutschen Bundes nicht als ein Ganzes, sondern als lauter Einzelstaaten. Das Mittelmeer war durch die Barbareskengefahr, die Seeräuberei von Algier, deutschen Schiffen so gut wie ganz verschlossen. Algeri-

sche Korsaren nahmen in der Nordsee deutsche Schiffe weg, denn eine Kriegsflotte zum Schutz fehlte ja völlig. Nur Altonaer Schiffe, die schnellsegelnden „Fruchtschoner", die Südfrüchte von Malaga und Livorno holten, konnten ungefährdet die Straße von Gibraltar passieren, weil sie unter dänischer Flagge segelten und Dänemark mit Algier einen Abfindungsvertrag geschlossen hatte.

Glücklicherweise öffnete sich der deutschen Schiffahrt jenseits des Ozeans ein besseres Feld ihrer Tätigkeit. Die Befreiung der südamerikanischen Staaten von spanischer Herrschaft kam in dieser Beziehung dem nordamerikanischen Befreiungskrieg an Bedeutung gleich und wurde in den Hansestädten sogleich nach ihrer ganzen Tragweite gewürdigt. „Hamburg hat Kolonien erhalten", mit diesem Ausruf kündigte der Präses Haller dem „Ehrbaren Kaufmann" in Hamburg 1822 die entscheidende Umwälzung an. Allerdings dauerte es noch ziemlich lange, bis der Verkehr mit den ehemals spanischen Kolonien größeren Umfang erreichte. Nach Brasilien dagegen fuhren schon in den 20er bis 40er Jahren jährlich etwa 30 bis 40 deutsche Schiffe. England hatte die Einfuhr brasilianischen Zuckers verboten, und so ging dieser zum großen Teil nach Hamburg, das einer der wichtigsten kontinentalen Zuckermärkte war. Die Einfuhr brasilianischen Kaffees nach Hamburg stieg von 12 Millionen Pfund im Jahre 1829 auf 38 Millionen im Jahre 1842.

Ostasien war damals noch eine verschlossene Welt. Das ganze ungeheure China stand bis 1842 durch eine einzige Pforte, den Hafen von Kanton, mit Europa in Verbindung. Holländer und Engländer hielten fremde Schiffe von ihren Besitzungen noch möglichst fern. Es mutet uns an wie ein Stück 18. Jahrhunderts, das in das

19. Jahrhundert hineinragt, wenn wir hören, daß es namentlich Schiffe der Königlich Preußischen Seehandlung, einer Gründung des fridericianischen Merkantilismus, waren, die auf der Rückfahrt von Südamerika die ersten Verbindungen mit Ostasien knüpften. Auch einige Hamburgische Schiffe wagten sich als erste Pioniere in den Indischen und Stillen Ozean.

Die politischen und wirtschaftlichen Mißstände Deutschlands trugen nun aber durch eine merkwürdige Verkettung von Umständen wesentlich dazu bei, die deutsche Schiffahrt in die Höhe zu bringen. In den 30er Jahren setzt nämlich die deutsche Auswanderung nach Nordamerika ein, die bald einen bedeutenden Umfang annahm. 1835 wanderten schon über 20 000 Menschen aus Deutschland, 1854 aber nicht weniger als 215 000, eine fünftel Million, eine wahrhaft beängstigende Zahl, die nur noch einmal, zu Beginn der 80er Jahre, erreicht und übertroffen worden ist. In der früheren Zeit waren es besonders Südwestdeutsche, Pfälzer, Schwaben, Badener usw., die jenseits des großen Teiches eine neue Heimat suchten — sie alle kennen ja das schöne Gedicht Freiligraths „Die Auswanderer" aus dem Jahre 1832, worin es heißt:

„Und ihr, im Schmuck der langen Zöpfe,
Ihr Schwarzwaldmädchen braun und schlank,
Wie sorgsam stellt ihr Krug und Töpfe
Auf der Schaluppe grüne Bank".

Die Reaktionszeit nach der Revolution von 1848/49 trieb gerade hier viele führende Geister hinweg und ließ die Auswandererzahl so mächtig anschwellen. Später, seit den 60er Jahren, strömten vorwiegend norddeutsche Bauern, Landarbeiter und Handwerker zu Hunderttausenden nach den Prärien des Landes der Zukunft hinüber. So wollte es die Weisheit der preußischen Re-

gierung und der ostelbischen Großgrundbesitzer. Allein aus dem Regierungsbezirk Stralsund, der mit den umfangreichsten Großgrundbesitz im preußischen Staate aufweist, wanderten in den beiden Jahren 1881 und 1882 50 000 Menschen aus. Dafür haben wir jetzt polnische und russische Wanderarbeiter, und jene Ausgewanderten machten mit den Ernten des Mississippibeckens unserer Landwirtschaft vernichtende Konkurrenz. Auf die Ursachen, die zur Entvölkerung gerade der Herrschaftsgebiete des Großgrundbesitzes Anlaß gaben, kann ich hier nicht näher eingehen und begnüge mich, auf die Feststellungen von Jannasch und Sering[1]) zu verweisen.

Es wäre freilich eine Übertreibung, zu behaupten, daß die einzigen Lichtpunkte in diesem dunklen Bilde die Dividenden des Norddeutschen Lloyd und der Hamburg-Amerika-Linie waren. Jeden Auswanderer schlechthin als Verlust zu buchen, ist falsch. Zum Teil war die Auswanderung notwendig, und soweit sie städtische Elemente umfaßte, vorteilhaft, indem sie den Zurückbleibenden größeren Spielraum schaffte, den geistigen und materiellen Verkehr zwischen Amerika und Deutschland förderte usw. Immerhin ist es nützlich, sich zu vergegenwärtigen, daß die Blüte der deutschen Schiffahrt zum guten Teil auf diese doch nicht durchaus erfreulichen Zustände zurückzuführen ist. Die deutschen Schiffe waren durch den hanseatisch-amerikanischen Handelsvertrag von 1824 den amerikanischen in den Tonnengeldern gleichgestellt, und da ihnen nun in den Auswanderern stets eine gutzahlende Ladung westwärts zur Verfügung stand, so konnten sie durch billige

---

[1]) Roscher und Jannasch, Kolonien, Kolonialpolitik und Auswanderung, 3. Auflage 1885, S. 377f. Sering, Die Verteilung des Grundbesitzes und die Abwanderung vom Lande. Berlin 1910.

Rückfrachten die amerikanische Konkurrenz unterbieten und allmählich aus dem Felde schlagen. Es verkehrten zwischen Amerika und Deutschland:

	Amerikaner	Deutsche
1826/27 . . .	25 274 Tons	5 707 Tons
1849/50 . . .	21 156 „	68 016 „

Allerdings stand es ja auch den amerikanischen Schiffen frei, Auswanderer von Deutschland mitzunehmen, und sie taten das auch zum Teil. Aber abgesehen von anderen Umständen (höheren Mannschaftslöhnen usw.) waren sie in der „Auswandererakquisition“ — so lautet ja wohl der Fachausdruck — im Nachteil. Denn die deutschen Reedereien organisierten nun eine förmliche Propaganda für die Auswanderung und sandten ihre Werbeagenten durch ganz Deutschland. Man expedierte Schiffe regelmäßig zu bestimmten Zeitpunkten, etwa alle Monate, und nannte sie nach englischem Brauch „Paketschiffe“. Die Paketschiffe zeichneten sich auch durch ihre Größe und eine bessere Ausstattung für Passagiere aus. War es doch für die deutsche Reederei eine ganz neue Aufgabe, Hunderte von Menschen auf so engem Raum zu befördern. Die erste Paketfahrtlinie nach New York wurde 1826 in Bremen von H. H. Meier, dem Vater des bekannten Mitbegründers des Norddeutschen Lloyd, eingerichtet. Bremen hatte nämlich, wie im nordamerikanischen Verkehr überhaupt, so speziell im Auswandererwesen lange Zeit die Vorhand. Es war einmal durch seine nähere Lage an den älteren südwestdeutschen Auswanderungsgebieten begünstigt, erkannte aber auch weit rascher als Hamburg den Vorteil, den die Auswanderung seiner Schiffahrt bot, und wußte sie durch eine eifrige Werbetätigkeit seiner Agenten und eine geschickte Auswanderungsgesetzgebung (1832) zu fördern. Noch Ende der 40er Jahre

war Bremens Schiffsverkehr mit den Vereinigten Staaten (der Tragfähigkeit nach) fünfmal so groß als der Hamburgs, und mit diesem Übergewicht der transatlantischen Fahrt hängt es zusammen, daß auch die in Bremen beheimateten Schiffe im Durchschnitt die größten in Deutschland waren, weit größer als in Hamburg und anderen deutschen Plätzen. Bekanntlich behauptet Bremen selbst in der Gegenwart im Auswanderungswesen eine ebenbürtige Stellung neben Hamburg. Die Elbestadt folgte dem Bremer Beispiel nur langsam. Erst 1836 gründete hier Robert Miles Sloman d. ä. die erste Paketfahrtlinie nach New York. Andere Linien von Bremen und Hamburg nach Philadelphia, New Orleans, später, in den 50er Jahren, auch nach Brasilien und dem La Plata folgten. 1847 endlich wurde von August Bolten und Adolf Godeffroy die Hamburg-Amerikanische Paketfahrt-Aktien-Gesellschaft, die jetzige Hamburg-Amerika Linie, mit 300 000 Mark Banko Gründungskapital ins Leben gerufen. Sie betrieb den Verkehr mit New York die ersten zehn Jahre als Segelschiffslinie. Also auch der Ursprung unserer größten Schiffahrtsgesellschaft ist auf den Auswandererverkehr zurückzuführen. Kurz, um dies nochmals zu betonen, die Passagierbeförderung ist das neue, jedenfalls eines der wesentlichen Momente, das die Blüte der deutschen Handelsmarine im 19. Jahrhundert herbeigeführt hat. Bis in die 90er Jahre war die Passagierbeförderung der beherrschende Gesichtspunkt bei der Erneuerung der Flotte, d. h. also beim Ausbau der Dampferflotte.

In den 40er Jahren bricht nun überhaupt eine neue Ära für die Seeschiffahrt an. Überall fielen die bisherigen handelspolitischen Fesseln, namentlich in England durch die eifrige Werbearbeit Richard Cobdens und

seiner Anti-Corn-Law-League. England ging zum Freihandel über. 1846 schaffte man die letzten Kornzölle ab; dadurch stieg die Getreideausfuhr der preußischen Ostseehäfen auf das Doppelte und ebenso verdoppelte sich nahezu die preußische Handelsflotte.

Sie zählte 1836: etwa 160 000 t,
1849: - 300 000 t.

1849 endlich wurde die britische Navigationsakte aufgehoben. Schiffe jeder Flagge konnten fortan von allen Kolonien, überseeischen und europäischen Ländern Waren nach England einführen und umgekehrt. England schuf sich dadurch und durch das Niederlagswesen das Mittel, seine Stellung als der große Stapelplatz Europas und der Welt, die ihm durch die Kontinentalsperre eingeräumt worden war, voll auszubauen. Seitdem beginnt der Seeverkehr mit Massenartikeln der Weltwirtschaft, wie Getreide, Kohle, Eisen, Salpeter, Baumwolle usw., jene kolossalen Dimensionen anzunehmen, die den Verkehr der Neuzeit so außer allen Vergleich mit dem älterer Perioden stellt. 1830 hatten die Franzosen Algier erobert, dem Barbareskenunfug ein Ende gemacht und dadurch das Mittelmeer der Schiffahrt wieder eröffnet. Die Getreideverschiffung der Schwarzmeerhäfen nach Großbritannien wurde seit dieser Zeit ein bedeutsamer Faktor der Weltschiffahrt; sie überflügelte zwischen 1850 und 1870 den Getreideexport der Ostsee. Was die deutsche Reederei betrifft, so beteiligten sich namentlich die Barken, Briggs und Schuner der kleineren preußischen, der mecklenburgischen und oldenburgischen Häfen an diesem Verkehr. Beispielsweise passierten Konstantinopel im Jahre 1861: 124 preußische und 208 mecklenburgische Schiffe. Ein anderes Beispiel für den mächtigen Aufschwung, den der Seeverkehr mit Beginn der Freihandelsära nahm, bietet

A n t w e r p e n. Dieser Hafen begann seit der Losreißung Belgiens von den Niederlanden rasch zu großer Bedeutung emporzusteigen, und der Verkehr fiel hier ganz überwiegend den deutschen Schiffen anheim. 1846 verkehrten in Antwerpen über 1000 deutsche Schiffe von 110 000 t, meist Mecklenburger, Hannoveraner, Preußen und Schleswig-Holsteiner. Vor allem kam der deutschen Seeschiffahrt natürlich auch die Zunahme des deutschen Außenhandels zugute, die auf den Ausbau des Zollvereins zurückzuführen war. Sie äußerte sich damals allerdings noch weniger in einer erheblichen Steigerung der gewerblichen A u s f u h r, als in einer Steigerung der Einfuhr von Rohprodukten, z. B. englischer Kohlen, amerikanischer Baumwolle, Kolonialzuckers, meist über England — die Einfuhr stieg zwischen 1834 und 1845 von 318 auf 660 Millionen Mark — und ebenso in der zunehmenden Ausfuhr landwirtschaftlicher Rohprodukte, vor allem Getreide. Überhaupt waren die letzten Jahre vor der Revolution von 1848 eine hoffnungsfrohe Zeit für die Schiffahrt. Zum ersten Male wurden sich weitere Kreise auch des Binnenlandes der Bedeutung unserer Handelsflotte bewußt, zum ersten Male empfanden sie unsere Schutzlosigkeit zur See mit brennender Scham. Aus diesem Gefühl heraus wurde die Reichsflotte von 1848 geschaffen, über die ja leicht zu spotten ist, aber doch nicht ganz mit Recht. Die Flotte hätte unter günstigeren politischen Umständen schon etwas leisten können, denn sie bestand zum größeren Teil aus schwerarmierten Raddampfern, also für die Zeit ganz modernem Material.

Denn inzwischen war nun die Zeit des D a m p f e r s, und, in engem Zusammenhang damit, die des E i s e n - s c h i f f b a u e s, angebrochen. Man begann mit Postdampfern in naher Fahrt, von Lübeck nach Kopenhagen

und St. Petersburg, von Hamburg nach Hull und London. 1850 wurde der erste deutsche Ozeandampfer, ein Schraubendampfer, die „Helene Sloman" von Robert M. Sloman, nach New York geschickt, ging aber schon auf der dritten Reise mit Mann und Maus unter.



Abbild. 2. **„Helene Sloman", der erste deutsche Ozeandampfer.**

Dadurch wurde die private Initiative längere Zeit gelähmt, denn man glaubte damals, daß die Einrichtung einer transatlantischen Dampfschiffahrt die Kräfte eines rein privaten Unternehmens übersteige. Seit 1847 bestand zwischen Bremen und New York eine Raddampferlinie, die erste transatlantische Postdampferverbindung des europäischen Kontinents.[1]) Das war die amerikanische „Ocean Steam Navigation Company",

[1]) Seit 1840 verband die Cunard-Linie die Britischen Inseln mit den Vereinigten Staaten.

deren Betrieb jedoch nur mit Hilfe namhafter Subventionen der deutschen Bundesregierungen möglich war, und die trotzdem 1857 an finanziellen Schwierigkeiten zugrunde ging. Unmittelbar an ihrer Stelle aber wurde 1857 der Norddeutsche Lloyd als erste deutsche reine Dampfergesellschaft begründet. Der Norddeutsche Lloyd baute seinen Betrieb von vornherein auf etwas breiterer Basis auf, indem er nicht nur einen wöchentlichen Dienst nach New York plante, sondern auch Linien nach England, sowie Schlepp- und Personenschifffahrt auf der Unterweser einrichtete. Kurz vorher schon war auch die Hapag teilweise zum Dampferbetrieb übergegangen. Der Wettstreit zwischen diesen beiden Gesellschaften hat seitdem, wie bekannt, der Entwicklung der deutschen Handelsmarine bis in die Gegenwart vornehmlich das Gepräge gegeben. Da diese Dinge schon oft behandelt worden sind, allerdings meist in ziemlich einseitiger Weise unter der Devise „Hie Lloyd" „Hie Hapag", so will ich hier nur kurz darauf eingehen. 1867 überflügelte der Lloyd zum ersten Male in der Passagierbeförderung mit 33 400 gegen 30 300 Passagiere die Hapag. Dafür stieß diese im selben Jahre ihre letzten Segelschiffe ab und richtete eine zweite Dampferlinie nach New Orleans ein. Dieser wieder setzte der Lloyd 1868, 1869 und 1871 Linien nach Baltimore, New Orleans und Westindien an die Seite. In den 70er Jahren, in denen namentlich die Hapag schwere Konkurrenzkämpfe durchzufechten hatte, hielten sich beide Gesellschaften noch ziemlich die Wage, in den 80er Jahren aber überflügelte der Lloyd eine Zeitlang ganz entschieden die ältere Schwestergesellschaft. Er war es, der 1884 zuerst zum Bau von Schnelldampfern überging, deren erster die elf Jahre später so schrecklich zugrunde gegangene „Elbe" war. Erst 1890

setzte sich die Hamburg-Amerika Linie mit den ersten Doppelschrauben-Schnelldampfern „Fürst Bismarck", „Normannia" usw. abermals an die Spitze, denen wieder seit 1897 die berühmten vier Schnelldampfer des Lloyd „Kaiser Wilhelm der Große", „Kronprinz Wilhelm", „Kaiser Wilhelm II." und „Kronprinzessin Cecilie" den Rang abliefen. Seit Beginn des 20. Jahrhunderts hat dann bekanntlich die Hamburg-Amerika Linie ihre Taktik geändert, und statt der größten Schnelligkeit den größten Komfort auf ihre Fahne geschrieben, mit Bauten wie die „Amerika" und die neuesten großartigen Ungetüme „Imperator" und „Vaterland". Was aber den Wettbewerb der beiden Gesellschaften so fruchtbar und erfolgreich gemacht hat, das war, wie es Karl Thieß treffend genannt hat, das Prinzip der Qualitätsleistungen, dem sie von Anfang an huldigten. Der Grundsatz, stets die besten und neuesten Schiffe zu verwenden, den schnellsten und pünktlichsten Betrieb aufrecht zu erhalten, das und nicht die angeblichen Subventionen, von denen das Ausland so gern fabelt, hat ihnen ermöglicht, die größten Reedereien nicht nur Deutschlands, sondern der Welt zu werden. Auf andere Gründe ihrer Überlegenheit werde ich gleich zurückkommen.

Seit 1870 etwa beherrschte also der Dampfer allein die Passagierfahrt. Was war nun inzwischen aus der Segelschiffreederei geworden? Die Segelschiffe übernahmen zunächst noch ganz überwiegend die Frachtschiffahrt, ja man kann in Schriften aus dieser Zeit häufig lesen, die Frachtbeförderung werde wohl ewig die Domäne der Segler bleiben, weil der Dampferbetrieb dazu viel zu teuer sei. Diese Ansicht wurde freilich schon bald Lügen gestraft. Denn schon in den 50er Jahren, namentlich nachdem 1857 der

Sundzoll, dieses im 19. Jahrhundert schier unglaubliche Denkmal kleinstaatlicher Anmaßung, gefallen war, fand ein massenhaftes Einströmen englischer Dampfer in die Ostseeschiffahrt statt. Und hier erleben wir nun das eigentümliche Schauspiel, daß, was die Unternehmungslust der Reeder nicht fertig gebracht hatte, die Not der Umstände erzwang: Die preußische Ostsee-Reederei wanderte auf den Ozean aus. Hier, wo es noch weniger auf Regelmäßigkeit der Fahrten und raschen Umtrieb der Schiffe ankam, sondern auf Billigkeit, konnte sie noch konkurrieren. So sehen wir die Danziger und Memeler Segelschiffe, plumpe, dicke „Boxes", die speziell für Holzfrachten gebaut waren, in der Holzfahrt von Kanada nach England lohnende Beschäftigung finden (1859: 50 preußische Schiffe); westwärts nahmen sie meist irische Auswanderer mit. Ihre letzte große Zeit aber erlebte die deutsche Segelschiffahrt in O s t a s i e n und in der S ü d s e e. Vor den Dampfern, die im Atlantischen Ozean mehr und mehr das Feld zu beherrschen begannen, zogen sich die Segler in den fernen Osten zurück, der ja erst durch den Suez-Kanal der großen Dampfschiffahrt eröffnet worden ist. Die Fahrt um das Kap war der Kohlenergänzung wegen für die damaligen Dampfer zu schwierig und teuer. Das erste eiserne Riesenschiff der Neuzeit, der „Great Eastern", war ursprünglich für die Fahrt nach Australien und Ostindien gebaut, worauf sein Name hindeuten soll, fand aber dann bekanntlich in der atlantischen Fahrt Verwendung. Der ferne Osten also blieb noch bis 1870 die ausschließliche Domäne der Segelschiffe. Den ersten Anstoß zu häufigerem Besuch Ostasiens für deutsche Schiffe gab vermutlich der Verkehr nach der Westküste Amerikas, wohin z. B. die Schiffe der Hamburger Firma Godeffroy nach den ersten Goldfunden in Kalifornien 1848 zahl-

reiche Goldgräber beförderten. Da es den Schiffen an Rückfracht fehlte, so gingen sie hinüber nach China, und bald wurde es allgemeiner bekannt, welch lohnendes Feld sich hier für die freie Frachtfahrt biete. Nicht nur deutsche und europäische Firmen, sondern auch chinesische Kaufleute benutzten die deutschen Schiffe wegen ihrer Zuverlässigkeit sehr gern. Den Aufschwung dieses Verkehrs mögen Ihnen einige Zahlen veranschaulichen: 1850 verkehrten in Hongkong, dem Mittelpunkt der ostasiatischen Schiffahrt, zehn hamburgische Schiffe mit 4500 t Tragfähigkeit, 1864 dagegen 315 mit 94 000 t. Im Jahre 1866 liefen in allen chinesischen Häfen ein und aus: 2248 deutsche Schiffe mit 620 322 t. In der Südsee, in Australien und den Inseln, war es namentlich die Hamburger Firma I. C. Godeffroy & Sohn, die dort als Pionier des deutschen Handels und der deutschen Schiffahrt wirkte. Den „Fürsten der Südsee" nannte man mit berechtigtem Stolz in Hamburg Cesar Godeffroy. Über das Werk dieser Kaufmannsfamilie könnte man allein einen ganzen Abend reden. Auch am Walfang in der Südsee, worunter der deutsche Seemann den ganzen Stillen Ozean bis hinauf zur Behringstraße verstand, haben sich damals viele deutsche Schiffe, besonders Bremer, beteiligt, z. T. unter hawaiischer Flagge. Die ganze Romantik des Segelschiffs auf freier Frachtfahrt, alles, was wir als Jungen mit gierigen Augen verschlungen haben von Kämpfen mit chinesischen Piraten, Schiffbrüchen auf einsamen Südseeinseln usw., ist damals auch für die deutsche Schiffahrt Wirklichkeit geworden. Vor zwei Jahren etwa sind in dieser „Meereskunde" Aufzeichnungen des Kapitäns Georg Wilhelm Kroß[1])

[1]) Kroß, G. W., Die Fahrten eines deutschen Seemannes um die Mitte des 19. Jahrhunderts. „Meereskunde", 5. Jahrg., Heft 10. Berlin 1911.

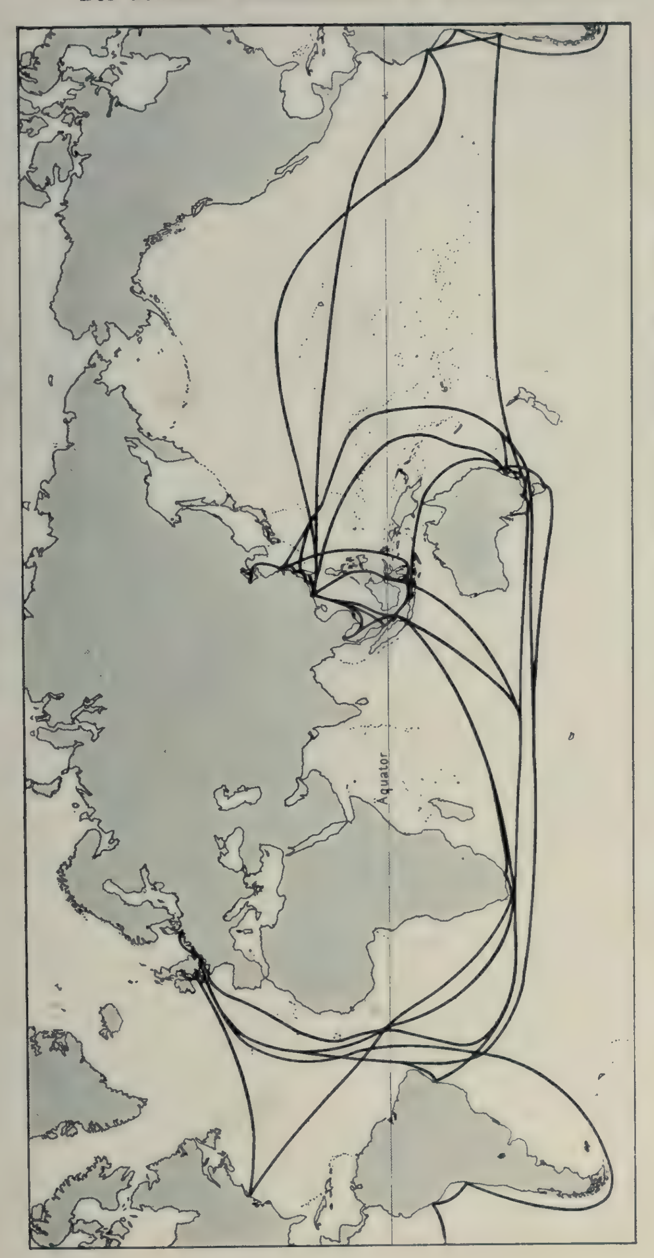
über seine Südseefahrten in den 50er und 60er Jahren veröffentlicht worden, ein ganz schmuckloser, nüchterner Bericht, der doch ein packendes Bild davon gibt, was diese letzte Generation deutscher Seeleute und Segelschiffskapitäne alten Schlages geleistet hat. Wir begreifen leicht, wie sich an solchen Erzählungen immer wieder Begeisterung für den Seemannsberuf entzündet hat. Freilich, wie Kroß einmal sehr richtig bemerkt, „solche Reisen sind schön, aber erst, wenn sie vollendet sind". — Die Abbild. 3 und 4 sollen einen Begriff davon geben, wie weit deutsche Segelschiffe damals in freier Frachtfahrt auf der Welt herumgekommen sind. Auf den Karten sind die Reiselinien eingetragen, die Kapitän Kroß und ein anderer Segelschiffskapitän, Hermann Sandmann aus Leer,[1]) als selbständige Schiffsführer befahren haben.

Diese Romantik hat merkwürdige Ausläufer gehabt. In weltverlorener Einsamkeit, zwischen dem großen Burtanger Moor und der Ems, liegt ein Dörfchen Haren, an der ganzen Unter-Ems bekannt durch den Bau seiner „Pünten", geräumiger Binnen- und Wattfahrzeuge von eigenartig-urtümlicher Bauweise. Aus diesem Orte ist noch um 1890 ein Schiffer, H. Kiepe, mit einer „Spitzpünte", wie er es nannte, einem kleinen Fahrzeug, das man sonst etwa als „Galeaß-Ewer" bezeichnen würde, über den Atlantischen Ozean gefahren und hat in der Küstenfahrt in südamerikanischen Gewässern Erwerb gefunden. Auch Papenburger Schiffer haben sich an der brasilianischen Küste und in der Südsee bis gegen Ende des Jahrhunderts in derselben Weise betätigt.

Aber diese romantische Periode der deutschen Segelschiffahrt ist, wie gesagt, die letzte, und sie endet

---

[1]) H. Sandmann, Lebenserinnerungen eines alten Seefahrers. Emden 1896.



Abbild. 3. **Segelschiffreisen des Kapt. G. W. Kroß (Altona) 1854 bis 1868.**

mit tragischem Untergang. Seit 1880 etwa begann die Reederei mit hölzernen Segelschiffen, namentlich in der Ostsee, wo sie ihren Hauptsitz hatte, rapide zurückzugehen. Rostock, das im Jahre 1877 noch die drittgrößte Handelsflotte Deutschlands, gleich hinter Hamburg und Bremen, besaß, und dessen Seglerflotte 356 Schiffe mit 100 000 Registertonnen zählte, hatte im Jahre 1903 nur 28 Schiffe mit 17 000 Registertonnen (darunter 8 Segelschiffe). Papenburg, die merkwürdige kleine Schifferstadt an der Ems, die einzige katholische Seestadt Deutschlands, nannte im Jahre 1869: 190 Segelschiffe ihr eigen, im Jahre 1900 noch 23 und gegenwärtig nur noch einen einzigen Dreimastschuner. Von den 990 Barkschiffen, die die deutsche Handelsflotte im Jahre 1876 zählte, sind gegenwärtig noch 23 vorhanden, von den 643 Briggs keine mehr. Die letzte deutsche Brigg sah ich zufällig vor sechs Jahren in Brake a. d. Weser, wo sie gerade in dem historischen Trockendock der 1848er Reichsflotte (jetzt Dock von Thyen & Co.) lag. Es war die Brigg „Atlas" aus Jemgum a. d. Ems.

Der Untergang der alten Seglerflotte war nicht nur eine Wandlung, sondern ein wirklicher Verlust. Die Segelschiffsreederei wurde ganz überwiegend in der alten Form der Partenreederei betrieben. Mehrere Leute vereinigten sich, schossen Geld zum Bau eines Schiffes zusammen, und verteilten nach Abzug der Unkosten den erzielten Nettogewinn. Diese Partenerträge waren also nicht nur Zinsen oder Dividenden, sondern es steckte darin zugleich ein Teil des eingelegten Kapitals, das in Form von Amortisationsraten hätte beiseite gelegt werden sollen. Als nun aber durch die Konkurrenz der großen Dampfergesellschaften, die meist Aktiengesellschaften waren, die hölzernen Segler rasch im Betriebswert sanken und die Frachterträge immer

mäßiger wurden, da setzte sich bei vielen Leuten die ganz irrige Meinung fest, die Partengewinne seien reine Zinserträge wie Aktien-Dividenden. Sie legten also nichts beiseite, und wenn das Schiff verbraucht war oder verloren ging, so war auch das Kapital weg. An der



Abbild. 4. **Segelschiffreisen des Kapt. H. Sandmann (Leer) 1845 bis 1868.**

Partenreederei waren nicht nur die meisten Kapitäne, sondern auch eine Menge Handwerker, kleine Rentner, überhaupt die meisten Angehörigen der in der Seeschiffahrt tätigen Männer beteiligt, und die Bevölkerung unserer Küstengegenden hat dadurch sehr schwere, schmerzliche Vermögensverluste erlitten. Viele Schiffskapitäne verloren ihre Lebensstellung und fanden zum

Teil nur ein ganz dürftiges Unterkommen, etwa als Versicherungsagenten oder sogar als Polizeidiener oder Nachtwächter. In Papenburg ist die Einwohnerzahl zeitweilig direkt zurückgegangen. Nur wenige fanden den Übergang zur neuen Zeit, zogen sich rechtzeitig zurück oder paßten sich den veränderten Verhältnissen an. Die Hamburger Firma Laeiß betreibt noch heute die Salpeterfahrt von Chile mit ihren großen stählernen Segelschiffen, und ebenso verwenden die Bremer Rickmers Segler in der Reisfahrt von Hinterindien.

Seit den 80er Jahren aber wurde es immer klarer, daß die Zukunft den großen Dampfergesellschaften gehöre, die sich ursprünglich ganz auf die Passagierfahrt nach Nordamerika gründeten. Noch zu Beginn der 90er Jahre stand die Passagierbeförderung sehr im Vordergrund.

Von den 930 000 Bruttoregistertonnen, die die deutsche Dampferflotte im Jahre 1890 zählte, entfielen nicht weniger als etwa 392 000 Registertonnen, also 42 %, auf Dampfer, die ausschließlich oder zum Teil auf Passagierbeförderung eingerichtet waren. Einer Frachtdampferflotte von 613 000 t Tragfähigkeit (538 000 Bruttoregistertonnen) stand damals noch eine fast doppelt so große Seglerflotte von über eine Million Tonnen gegenüber. Seitdem aber hat nun auch der Dampfer mehr und mehr das bisher dem Segler vorbehaltene Gebiet der reinen Frachtbeförderung erobert. Das Charakteristische für die Zeit seit der Gründung des Deutschen Reiches 1870 und namentlich seit 1890 ist doch — trotz aller Fortschritte der Passagierfahrt — die ungeheure Ausgestaltung der Frachtdampfer-Linienfahrt. Sie hängt natürlich zum großen Teil zusammen mit der Umwandlung Deutschlands zu einem Staate, der die Ernährung des überwiegenden Teiles seiner Bevölkerung

auf die Industrie, namentlich die Exportindustrie, begründet.

Die Tragfähigkeit der deutschen Frachtdampferflotte hat 1890 bis 1910 von 600 000 t auf 3 Millionen Tonnen zugenommen, die Seglerflotte ist von über 1 Million Tonnen Tragfähigkeit auf 3/4 Million gesunken.

Was der deutschen Dampferreederei ermöglicht hat, den Wettbewerb mit der älteren englischen erfolgreich aufzunehmen und andere Konkurrenten, wie die Franzosen und Amerikaner, aus dem Felde zu schlagen, das ist einmal das schon erwähnte Prinzip der Qualitätsleistungen. Ich will dafür nur noch ein Beispiel anführen; bei der Bremer Dampferlinie „Hansa", der drittgrößten deutschen Reederei, die Frachtschifffahrt nach Ostindien und Südamerika betreibt, beträgt das Durchschnittsalter der Dampfer (Januar 1913) nur sieben Jahre, ein Verhältnis, das kaum bei einer anderen Reederei der Welt erreicht werden dürfte. Zweitens aber beruht die siegreiche Entwicklung der deutschen Reederei auf ihrer überlegenen Organisation. Die deutsche Dampferreederei hat von vornherein zum Unterschied von der britischen nicht den sogenannten Trampdampfer bevorzugt, der in wilder Fahrt frachtsuchend die Welt durchfährt, sondern den Liniendampfer, der an bestimmte Routen und Abfahrtstage gebunden ist. Der Vorteil der Linienreedereien besteht darin, daß sie größer und kapitalkräftiger sind, also Konkurrenzkämpfe und schlechte Schiffahrtszeiten länger durchhalten können, ferner darin, daß sie, weil in weniger Händen konzentriert, in schiffahrtspolitischen Kämpfen überhaupt mehr Stoßkraft besitzen. Über 80 % der Dampferflotte gehörte am Ende des 19. Jahrhunderts in Deutschland den Linienreedereien an, in England und in der Weltflotte

nur etwa 50%. Die Gründung der Dampferlinienreedereien, abgesehen von der Hamburg-Amerika Linie und dem Norddeutschen Lloyd, setzt etwa seit der Entstehung des neuen Deutschen Reiches ein. Da diese Dinge schon oft behandelt worden sind, will ich Ihnen nur kurz die wichtigsten Liniengründungen aufzählen:

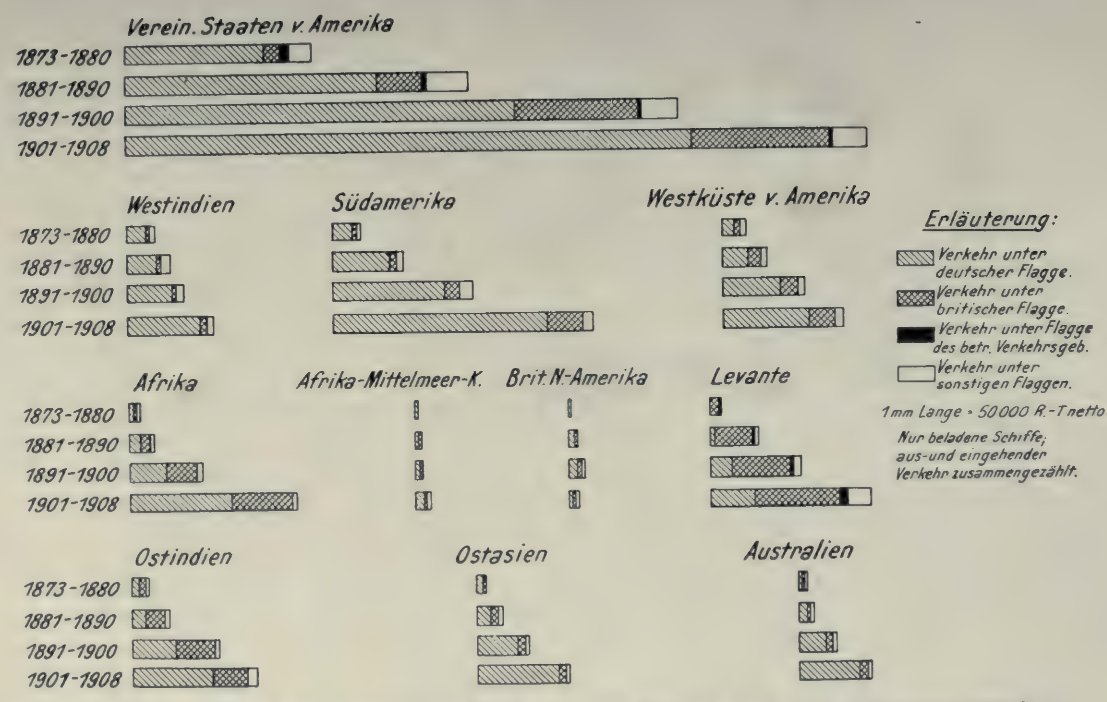
Gleich zu Beginn der 70er Jahre wurde der für den deutschen Seehandel nächst Nordamerika wichtigste Kontinent, Südamerika, in regelmäßige Dampferverbindung mit Deutschland gebracht, indem 1871 die Hamburg-Südamerikanische Dampfschifffahrtsgesellschaft mit für die damalige Zeit bedeutenden Mitteln (3¾ Millionen Mark) ins Leben trat. Sie betrieb Fracht- und Passagierdienst nach Brasilien und dem La Plata. 1872 folgte ihr die Kosmos-Linie für den Dienst an der ganzen Westküste Amerikas von Valparaiso bis hinauf nach San Franzisko und Seattle. Die Hamburg-Südamerika- und die Kosmos-Linie sind heute die viert- und fünftgrößte deutsche Reederei. Gleichzeitig gründete Sloman seine Mittelmeer-Linie, und zum ersten Male wurde Ostasien durch einen regelmäßigen Dampferdienst mit Deutschland verbunden, durch die Deutsche Dampfschiffs-Reederei, die sogenannte Kingsin-Linie. In den 80er Jahren wurden die meisten übrigen der noch jetzt an der Spitze stehenden Linienreedereien ins Leben gerufen. Zuerst 1882 die „Hansa“, die, wie schon erwähnt, hauptsächlich Frachtschiffahrt nach Ostindien und Südamerika betreibt und mit 400 000 Bruttoregistertonnen gegenwärtig unter den Reedereien Deutschlands an dritter, unter den Reedereien der Welt an neunter Stelle steht. In demselben Jahre legte die Firma Woermann, die sich in Westafrika eine ähnliche Stellung geschaffen hatte wie Godeffroy in der

Südsee, ihre Schiffe zu einer Linienreederei zusammen, und die Oldenburgisch-Portugiesische Dampfschiffs-Reederei richtete einen regelmäßigen Dienst nach Portugal und Marokko ein. In den Jahren 1888 bis 1890 entstanden endlich nacheinander die Deutsch-Australische Dampfschiffs-Gesellschaft, die Deutsche Levante-Linie und die Deutsche Ostafrika-Linie, alle drei in Hamburg. So gab es 1890 schon kaum mehr ein überseeisches Küstenland in der Welt, das nicht regelmäßig von deutschen Liniendampfern besucht worden wäre. Die Zunahme des deutschen Schiffsverkehrs nach den außereuropäischen Weltteilen seit dem Jahrzehnt der Reichsgründung veranschaulicht Abbild. 5.

Inzwischen waren nun aber auch unsere beiden ältesten Dampfer-Reedereien, die Hamburg-Amerika Linie und der Norddeutsche Lloyd, nicht müßig geblieben, sondern hatten, namentlich seit 1890, ihr Liniennetz gewaltig ausgedehnt. Sie führten ein neues Organisationsprinzip ein, die Verbindung vielseitiger Linien in einer Reederei, ein System, das den Vorzug hat, daß die ungünstigen Ergebnisse der einen Linie sich durch günstige der anderen ausgleichen können, daß der Dampferpark sich durch Verschiebungen gelegentlich besser ausnutzen läßt usw. Die ersten Jahrzehnte hindurch hatten sich ja beide auf die Nordamerikafahrt beschränkt, und ebenso hatten alle die neuen Linien-Reedereien, die ich oben aufgezählt habe, sich ein bestimmtes beschränktes Verkehrsgebiet erwählt. Nach diesem Grundsatz handeln noch heute die meisten der großen englischen Reedereien. Es war etwas prinzipiell Neues, als Hamburg-Amerika Linie und Norddeutscher Lloyd kurz vor und nach 1870 neue Linien nach New Orleans und Westindien einrichteten. Namentlich der

Norddeutsche Lloyd schritt auf dieser Bahn zuerst rüstig weiter. 1875 schuf er sich eine Frachtdampferlinie nach Brasilien und dem La Plata. Das Jahr 1884 endlich bildet einen wichtigen Markstein in dieser Entwicklung, indem der Lloyd damals den bekannten Subventionsvertrag mit dem Reiche abschloß, auf Grund dessen er die Reichspostdampferlinien nach Ostasien, Ostindien und Australien in Betrieb setzte, die in hervorragendem Maße dazu beigetragen haben, den deutschen Handel in diesen Gegenden zu fördern. Später hat der Lloyd dann namentlich noch seinen Mittelmeerdienst und Südamerikadienst stark ausgebaut.

Die Hamburg-Amerika Linie ist dem Lloyd erst spät, erst in den 90er Jahren auf diesen Wegen gefolgt, hat ihn dann aber rasch an Vielseitigkeit der Verkehrsbeziehungen überflügelt. Bis 1890 beschränkte sich ihr Betrieb auf die verschiedenen Linien von Hamburg (eine auch von Stettin) nach Nordamerika und Westindien. 1892 gliederte sie sich dann eine schon bestehende Hamburger Dampferlinie nach Kanada an, richtete ferner einige Jahre später, wie übrigens gleichzeitig der Lloyd, Linien von Genua und Neapel nach New York und La Plata ein und eröffnete endlich 1898 einen Dienst nach Ostasien durch Ankauf der Kingsin - Linie und, allerdings nur vorübergehenden, Eintritt in den Reichspostdampferbetrieb. Eine weitere kolossale Ausdehnung des Liniennetzes brachte das erste Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts, indem die Hamburg-Amerika Linie mit mehreren anderen Gesellschaften, wie der Hamburg-Südamerika, der Kosmos-, der Woermann-Linie Betriebsgemeinschaften einging. Heute steht die Sache so, daß es kaum noch ein außereuropäisches Küstenland gibt, in dem nicht wenigstens einige der wichtigsten Häfen von Dampfern der Hamburg-Amerika Linie und



Abbild. 5. **Seeverkehr der Häfen des Deutschen Reichs nach den außereuropäischen Verkehrsgebieten seit der Reichsgründung.**

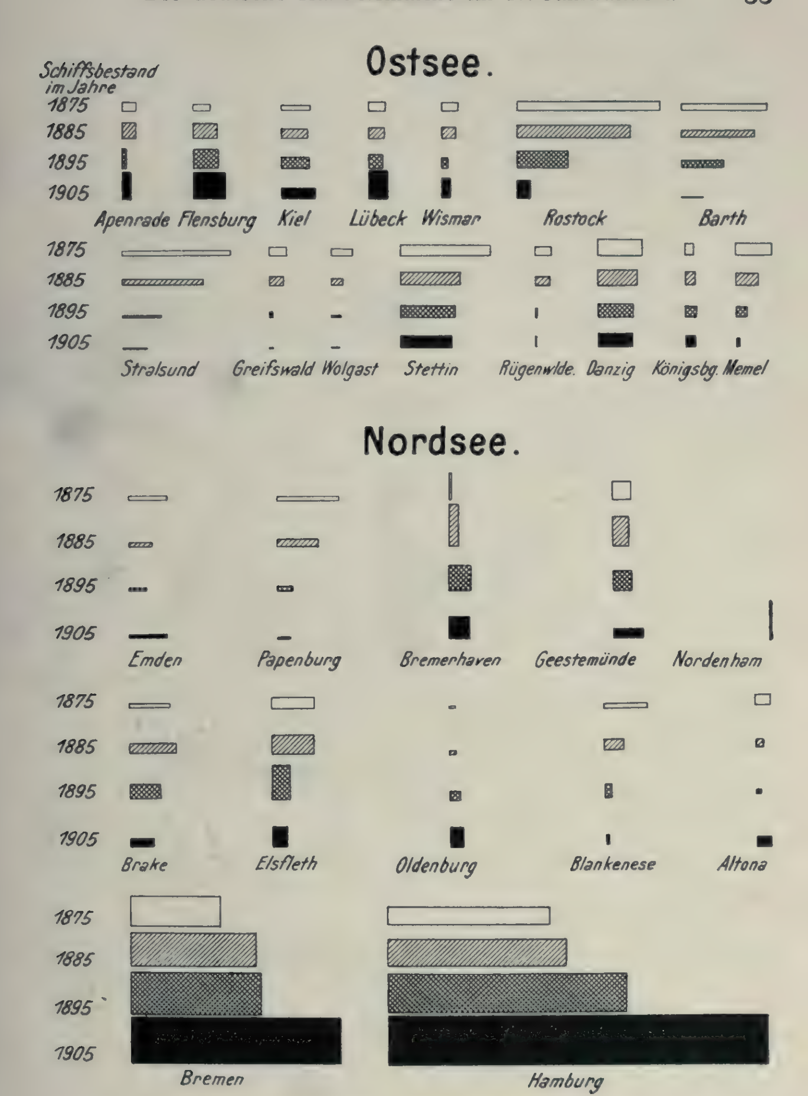
des Norddeutschen Lloyd regelmäßig besucht werden. Bis vor kurzem fehlte nur Australien im Liniennetz der Hamburg-Amerika Linie, Afrika und die Westküste Amerikas in dem des Norddeutschen Lloyd. Neuerdings aber beabsichtigen beide auch diese Gebiete in ihren Betrieb einzubeziehen.[1])

In das richtige Licht rücken all diese Dinge erst, wenn man internationale Vergleiche zieht. Es gibt keine andere Schiffahrtsgesellschaft in der Welt, weder in England noch anderswo, die ein so umfassendes Liniennetz unterhält, wie jede der beiden deutschen Gesellschaften für sich genommen. Die Flotte der Hamburg-Amerika Linie ist gegenwärtig zweieinhalbmal und die des Norddeutschen Lloyd immer noch anderthalbmal so groß als die der größten englischen Gesellschaft. Unter den zwölf größten Reedereien der Welt, deren Flotten je über 300 000 Bruttoregistertonnen zählen, befinden sich 4 deutsche, 1 japanische und 7 englische. Den Morgan-Trust, den man nicht als einheitliche Reederei betrachten kann, zähle ich dabei nicht als Ganzes.

Die Linienerweiterung der deutschen Dampfer-Reederei ist also begleitet von einer Konzentration in immer weniger Händen. Während sich noch in den 70er Jahren die deutsche Handelsmarine ziemlich gleichmäßig über die Küstenplätze an Ost- und Nordsee verteilte, sind heute 85 % der deutschen Handelsflotte in Hamburg und Bremen beheimatet, und über 40 % gehören den beiden führenden Gesellschaften (s. Abbild. 6). Es ist ja bekannt, daß im 19. Jahrhundert die schrankenlose und ruinöse Konkurrenz in vielen Erwerbszweigen geradezu Orgien gefeiert hat, und daß meistens das mehr

---

[1]) Eine Tochtergesellschaft des Norddeutschen Lloyd, die Roland-Linie, unterhält schon seit 1905 eine regelmäßige Verbindung mit der Westküste Amerikas.



Abbild. 6. **Schiffsbestand der größeren deutschen Häfen in den Jahren 1875, 1885, 1895 und 1905.** Die Höhe der Rechtecke gibt die durchschnittliche Größe der Schiffe (1 mm = 200 R T netto), ihre Länge die Zahl der Schiffe (1 mm = 20 Schiffe) an.

oder minder internationale Großkapital schließlich triumphierender Sieger geblieben ist. Auch die Schiffahrt ist von solchen Kämpfen nicht frei geblieben, aber man muß es ihr lassen, daß sie es noch relativ gut verstanden hat, sich durch organisatorische Verständigung vor den vernichtenden Folgen solcher Kämpfe zu bewahren. Ich kann auf die Frage der internationalen Abmachungen über Passage- und Frachtenpreise, die Pools usw. hier nicht weiter eingehen. Daß das Großkapital auch in Deutschland die herrschende Macht im Reedereigeschäft geworden ist, habe ich ja eingehend gezeigt. Hierüber noch ein paar Worte: Im Jahre 1853 schätzte man den Wert der deutschen Handelsflotte auf etwa 120 Millionen Mark, im Jahre 1900 auf etwa 500 Millionen und 1906 auf etwa 810 Millionen Mark (Gebrauchswert). Das Aktienkapital der acht größten deutschen Reedereien repräsentiert nach dem Nennwert eine Summe von fast 400 Millionen Mark. Nun ist mit Recht gesagt worden, daß diese Summe ja keineswegs allein in Hamburg und Bremen konzentriert sei, sondern daß sich viel davon im Besitz von Tausenden von Kapitalisten und Sparern im Lande befinde, daß also die deutsche Schiffahrt noch zu keiner Zeit so viel Interessenten und Unternehmer gehabt habe, wie heute. Aber, das ist doch das Entscheidende, diese Tausende sind zwar „Mitreeder", jedoch „mitzureden" haben sie praktisch gar nichts bei der Führung der Geschäfte, sie müssen zufrieden sein, wenn ihr angelegtes Geld sich gut verzinst und nicht verloren geht. Nun verkenne ich durchaus nicht, daß sie bei dieser Art der Geschäftsführung bisher meist gut gefahren sind. Überhaupt ist die Betriebskonzentration in den Händen weniger Generaldirektoren und Beamten bis zu einem gewissen Grade heute ganz unvermeidlich und auch zweckentsprechend.

Wir sehen es ja tausendfältig, daß allen demokratischen Phrasen zum Trotz im Geschäfts- und Wirtschaftsleben das monarchische Prinzip, die Herrschaft Eines oder Weniger mit Selbstverständlichkeit als das einzig Wahre und Richtige angesehen wird, und zwar oft von denselben Leuten, denen die Geschäftsführung des größten Wirtschaftskörpers, des Staates, gar nicht parlamentarisch und demokratisch genug sein kann. Nur das glaube ich, daß wir das Maß der wünschenswerten Konzentration in der Reederei bereits erreicht haben, und daß eine noch weitergehende Vereinigung, wie sie von mancher Seite offenbar erstrebt wird, keineswegs im Interesse des Ganzen liegt.

Aber diese ganze Entwicklung hat doch eine Kehrseite, eine unerfreuliche Kehrseite, gegen die wir nicht blind sein dürfen und auf die ich zum Schluß mit einigen Worten eingehen möchte.

Mitte der 70er Jahre betrug die Zahl der deutschen Schiffe, also auch die der Schiffsführer und Kapitäne, etwa 4800, 20 Jahre später nur noch etwa 3600, also 1200 weniger; 1200 Männer, die das höchste Ziel der seemännischen Laufbahn erreichten, die in selbständig-verantwortlicher Stellung stehen, brauchte das Gewerbe weniger. Stellen Sie sich einmal vor, was es für die Referendare oder Lehramtskandidaten oder Leutnants heißen würde, wenn die Zahl der Richter, Oberlehrer und Stabsoffiziere um ein Viertel vermindert würde. Seitdem ist die Zahl allmählich wieder gestiegen, doch noch jetzt ist sie nicht größer als etwa 1876. Außerdem hat natürlich die Zahl der Schiffsoffiziere erheblich zugenommen. Aber glauben Sie, daß sich die Stellung eines Zweiten oder Dritten Offiziers auf einem Dampfer mit der eines Segelschiffskapitäns vergleichen läßt? Überhaupt war ja der alte Segelschiffskapitän himmel-

weit verschieden von seinem heutigen Kollegen. Er ging oft, meistens, aus sehr einfachen Verhältnissen hervor — das kommt ja auch heute vor — und war in seinem äußeren Auftreten ziemlich bescheiden, etwa wie ein Handwerksmeister. Aber was für eine vielseitige, verantwortungsvolle Stellung hatte er! Sein Reeder besaß ein paar Schiffe, wenn es hoch kam, vielleicht ein Dutzend, er stand also in einem ganz persönlichen, mehr oder minder patriarchalischen Verhältnis zu ihm. Der heutige Dampferkapitän hat meist mit dem Reeder gar nichts zu tun, sondern nur mit einem Inspektor oder einer Inspektion, er hat deren geschäftliche Weisungen entgegenzunehmen und damit basta. Der Segelschiffskapitän der alten Zeit war den größten Teil des Jahres sein eigener Herr, die Reisen dauerten viel länger, ja er blieb oft jahrelang draußen. Und da die Telegraphie und die kaufmännische Organisation noch längst nicht so entwickelt waren, so mußte er oft ganz selbständig über die Ladung, über Frachtabschlüsse und weitere Fahrten disponieren. Kurz, sein Geschäft und seine Verantwortung war bei weitem vielseitiger, für tüchtige Leute aber darum anziehender. Darin, daß er meist Mitreeder war, lag ein großer Ansporn zur Hingabe an seine Tätigkeit. Vor allem aber führte er ein Segelschiff, nicht einen Dampfer, und das ist ein ganz gewaltiger Unterschied. Ein Dichter, der selbst Seemann war, Hans Parlow, hat über diesen Unterschied manches feine, treffende Wort gesprochen. Er sagt einmal etwa: „Der Dampfer fährt wohin man mit ihm will, das Segelschiff aber nicht immer, und jedenfalls erst dann, wenn man es kennt und liebt". Es ist gar kein Zweifel, daß, um ein Segelschiff gut, sicher und erfolgreich zu führen, höhere, wertvollere und jedenfalls vielseitigere menschliche Eigenschaften erfordert werden

als zur Führung eines Dampfers. Aus all den Gründen war der Segelschiffskapitän viel mehr mit seinem Schiff verwachsen, es war ihm wirklich eine zweite Heimat. Auf den Papenburger Schiffen z. B. war es sogar allgemein Brauch, daß die jungen Kapitänsfrauen mit an Bord gingen und alle Reisen mitmachten, bis die Kinder das schulpflichtige Alter erreichten. — Und nun vergleichen Sie damit den modernen Dampferkapitän! Seine Verantwortung ist gewiß nicht geringer geworden, im Gegenteil größer, entsprechend den größeren Menschen- und Warenmassen, die befördert werden, den größeren Schiffskolossen, die gehandhabt werden müssen. Aber wieviel eintöniger ist sein Beruf. Er hat die Verantwortung, aber eigentlich weiter nichts. Er fährt meistens jahrelang auf derselben Route, immer hin und her. Er weiß fast ganz genau, wann er ankommt und wann er wieder zurückkommt. Über die Ladungen und die Reisen hat er nicht zu disponieren, das besorgen andere kaufmännische Angestellte. Er hat einfach wie ein Lokomotivführer hinzufahren, wo er hingeschickt wird. Mit dem Fortbewegungsapparat des Schiffes hat er nichts mehr zu tun, das besorgt der Maschinist. Im nautischen Dienst steht ihm der Erste Offizier zur Seite, das Laden, Löschen und Stauen besorgt der Zweite. Gewiß kommen auch interessante oder aufregende Augenblicke, es kommen Tage und Nächte furchtbarer Anstrengung, aber das ist kein Ersatz für die oft ertötende Langeweile und Eintönigkeit des Berufs. Auf den Passagierdampfern, wo der Kapitän der Tafel präsidieren und liebenswürdige Konversation machen muß, ist das ja anders, ob angenehmer, darüber werden die Ansichten wohl verschieden sein. Bei den nachgeordneten Schiffsoffizieren aber ist es noch schlimmer, die sind in einem großen Reedereibetriebe einfach Nummern und werden

in einer ganz unpersönlichen Weise von einem Schiff zum andern geschickt. Haben sie Glück, so kommen sie zu angenehmen Kollegen, haben sie Pech, zu unausstehlichen. Viel gefragt werden sie nicht, sie müssen ja bei dem großen Andrang froh sein, wenn sie überhaupt bei einer großen Reederei unterkommen. Je mehr aber das Anziehende, ich möchte sagen, das Bunte und Wechselvolle des Berufs verloren geht, desto mehr haben die schlechten Eigenschaften, zu denen der Deutsche nun einmal leider im Verkehr im engeren Berufskreise neigt, Gelegenheit, sich zu entfalten, die Unverträglichkeit, die Überempfindlichkeit usw. Namentlich zwischen Maschine und Kommandobrücke herrscht geradezu traditionell ein gespanntes Verhältnis. Wundert man sich da, daß, wie auf den Dörfern die Landflucht, so unter den Schiffsoffizieren die „Seeflucht" immer weiter um sich greift? Es ist zwar überreicher Nachwuchs da, aber sehr viele betrachten den Beruf des Schiffsoffiziers nur noch als einen Durchgang für eine Stellung an Land. Ein Zeichen von gesunden Berufsverhältnissen ist das gewiß nicht.

Und wie steht es mit der Mannschaft? Auch da hat der Übergang zum Dampferbetrieb und Großbetrieb alles mechanisiert, den Menschen zur Schablone, zur Nummer erniedrigt. Früher war der Seemannsberuf ein Freiluftberuf, heute unterscheidet sich das Gros der Schiffsbesatzungen in nichts von Industriearbeitern, besteht aus Heizern, Maschinisten und Kellnern.

Die sogenannte „seemännische Bevölkerung", die ländliche und städtische Bevölkerung der Küste, hat sich vielfach vom Seemannsberuf ganz abgewendet. Das ist teils eine Folge der vorhin von mir geschilderten schlimmen Erfahrungen beim Untergang der Segelschiffahrt, teils eine Folge davon, daß die Leute in der Landwirt-

schaft, im Seebadewesen, in der Industrie lohnendere und leichtere Beschäftigung finden, ferner, daß der Seemannsberuf nicht mehr den persönlichen Reiz besitzt wie früher, daß Ausbildung und Fortkommen viel schwieriger geworden sind. Früher war es selbstverständlich, daß jeder als einfacher Matrose anfing, und daß er, wenn er Intelligenz, Mittel (wozu die Heuerersparnisse ausreichten) und Willen besaß, zum selbständigen Schiffsführer aufrücken konnte. Wer das nicht wollte, oder wem es nicht glückte, der fuhr doch oft lange zur See in einer Art gehobener Matrosenstellung oder als Zimmermann, Bootsmann usw. Diese Leute bildeten eine Elite der Seeleute, die in dieser Stellung zufrieden war. Die meisten besaßen noch einen festen Zusammenhang mit der Heimat, kehrten dorthin zu Eltern und Geschwistern zurück, nach den friesischen Inseln, ins mecklenburgische Fischland, und wurden Fischer oder sie kauften sich einen Küstensegler oder einen kleinen landwirtschaftlichen Betrieb.

Jetzt aber fehlt den meisten, die aus dem Binnenland kommen, dieser feste Anhalt zu Hause. Die Tätigkeit des Dampfermatrosen erfordert viel weniger Gewandtheit und viel weniger komplizierte Kenntnisse als die des Seglermatrosen. Daher sind die Traditionen verfallen, und die Berufsehre, wie sie jedes tüchtige, ausgebildete Handwerk hat, ist gesunken. So fehlt der Anreiz, in den unteren Stufen des Berufs Genüge zu finden, und die mittleren Stufen bieten wenig Platz. Wer aber höher hinauf will, für den sind die Schwierigkeiten des Fortkommens außerordentlich gewachsen. Die Anforderungen an die wissenschaftliche und gesellschaftliche Vorbildung werden immer mehr erhöht. Leider stimmt man auch in Kapitänskreisen in den Ruf nach Vermehrung und Erschwerung der theoretischen Examina ein

und leistet damit einer Neigung Vorschub, die das heutige Deutschland geradezu chinesischen Zuständen zutreibt. In der Konkurrenz sind außerdem heute diejenigen, die das Glück hatten, auf einem Schulschiff unterzukommen, von vornherein bevorzugt.

Kein Wunder, daß die Klage über Mangel an tüchtigen Matrosen immer lauter erschallt. Die tiefe Kluft zwischen Arbeiterstand und Bürgertum, die unser Volk spaltet, geht auch durch den Seemannsstand und macht das Zusammenleben an Bord nicht erquicklicher.

Aber ich bemerke, daß ich unversehens aus dem 19. ins 20. Jahrhundert geraten bin. Ich will deshalb schließen. Diese Fragen — der Ausgleich zwischen Technik und persönlichem Leben, zwischen rein kapitalistischem Unternehmertum und abhängigem Lohnarbeiter- und Beamtenstand — liegen ja ganz ähnlich in anderen Berufszweigen vor. Es sind Probleme der deutschen Arbeit, der menschlichen Arbeit überhaupt, die das 20. Jahrhundert lösen muß. Gelöst werden müssen sie. Denn schließlich sind doch die Mittel der menschlichen Wirtschaft, also auch Schiffahrt und Schiffe, der Menschen wegen da und nicht die Menschen der Schiffe wegen.



Gedruckt in der Königlichen Hofbuchdruckerei von E. S. Mittler & Sohn,
Berlin SW 68, Kochstraße 68—71.

MEERESKUNDE
SAMMLUNG VOLKSTÜMLICHER VORTRÄGE

Die Schiffahrt auf den Karolinen und Marshallinseln. Von Dr. P. Hambruch.
Die Namen der Schiffe im Spiegel von Volks- und Zeitcharakter. Von Dr. W. Vogel.
Ein Ausflug nach Sansego in der Adria. Von Dr. L. Glaesner.
Deutschlands Lage zum Meere im Wandel der Zeiten. Von Dr. W. Vogel.
Handelswege im Ostseegebiet in alter u. neuer Zeit. Von Chr. Reuter.

Kriegsmarine.

Kiel und Wilhelmshaven. Von Kontreadmiral Ed. Holzhauer.
Kohlenversorgung und Flottenstützpunkte. Von Kontreadmiral Ed. Holzhauer.
Unterseeboote. Von Kontreadmiral Ed. Holzhauer.
Vierzig Jahre Schwarz-Weiß-Rot. Von Geh. Admiralitätsrat P. Koch.
Große und Kleine Kreuzer. Von Kapitän zur See a. D. R. Wittmer.
Die Torpedowaffe. Von Kapitän zur See a. D. R. Wittmer.
Kriegsschiffsbesatzungen in Vergangenheit und Gegenwart. Von Kapitän zur See a. D. R. Wittmer.
Kriegsrüstung und Wirtschaftsleben. Von P. Koch.
Unterseebootsunfälle unter besonderer Berücksichtigung des Unfalles auf „U 3". Von Fregattenkapitän Michelsen.
Die Zusammensetzung und Taktik der Schlachtflotten. Von Kapitän zur See a. D. R. Wittmer.
Die Deutsche Eisenindustrie und die Kriegsmarine. Von P. Koch.
Auf S. M. S. „Möve". Von Kapitänleutnant Schlenzka.

Volks- und Seewirtschaft.

Die Seehäfen von Marokko. Von Theobald Fischer.
Marokko. Wirtschaftliche Möglichkeiten und Aussichten. Von Dr. Joachim Graf v. Pfeil.
Die deutsche Hochsee-Segelfischerei. Von H. Lübbert.
Der Hafen von New York. Von Professor Dr. Albrecht Penck.
Lübeck, sein Hafen, seine Wasserstraßen. Von Dr. Franz Schulze-Lübeck.
Eine Wanderung durch altniederländische Seestädte. Von Dr. W. Vogel.
Die Freie Hansestadt Bremen, ihre Hafenanlagen und Verbindungen mit der See und dem Hinterlande. Von Baurat Prof. G. d. Thierry.
Die Häfen der Adria. Von Dr. N. Krebs.
Tsingtau. Von Professor Dr. Albrecht Penck.
Auf den Färöern. Von Prof. DDr. Edward Lehmann.
Der Suezkanal. Von Dr. P. Neubaur.
Valparaiso und die Salpeterküste. Von Dr. Rud. Lütgens.
Die festländischen Nordsee-Welthäfen. Von Dr. H. Michaelsen.
Ostseehandel und Landwirtschaft im 16. und 17. Jahrhundert. Von Chr. Reuter.
Die deutsche Seekabelpolitik. Von Dr. R. Hennig.

MEERESKUNDE
SAMMLUNG VOLKSTÜMLICHER VORTRÄGE

Die großbritannische Hochseefischerei. Von H. Lübbert.
Triest und die Tauernbahn. Von Prof. Dr. F. Heiderich.
Von Singapur bis Yokohama. Von L. Mecking.
San Franzisko. Von A. Rühl.

Seewesen und Schiffahrt.

Der Kompaß in seiner Bedeutung für die Seeschiffahrt wie für unser Wissen von der Erde. Von Dr. Fr. Bidlingmaier.
Die Post auf dem Weltmeer. Von O. Klaus.
Die Segelschiffahrt der Neuzeit. Von Prof. W. Laas.
Schiffsordnungen und Schiffsbräuche einst und jetzt. Von Dr. Fr. Schulze.
Der Dienst des Proviantmeisters. Von Dr. G. W. v. Zahn.
Innerer Dienst an Bord. Von Dr. G. W. v. Zahn.
Auf einem Segler um Kap Horn. Von Dr. R. Lütgens.
Nautische Vermessungen. Von Dr. E. Kohlschütter.
Sicherheitsdienst an Bord. Von Dr. G. W. v. Zahn.
Der Kreisel als Kompaßersatz auf eisernen Schiffen. Von Prof. Dr. H. Maurer.
Der Fährverkehr zur See im europäischen Norden. Von Prof. Dr. G. Braun.

Technik des Seewesens.

Die Entwicklung der Schiffsmaschine. Von Prof. P. Krainer.
Auf einem deutschen Kabeldampfer bei einer Kabelreparatur in der Tiefsee. Von W. Stahlberg.
Ferngespräche über See. Von Dr. A. Ebeling.

Seeklima und Seebäder.

Die Heilkräfte des Meeres. Von Geh. Medizinalrat Prof. Dr. Albert Eulenburg.
Land- und Seeklima. Von Dr. A. Merz.

Ausführliche Verzeichnisse mit Abbildungen stehen kostenlos zur Verfügung.

Für die nächsten Hefte sind in Aussicht genommen:

Die Zoologische Station in Neapel. Von Prof. Dr. A. Tschermak Edl. von Seysenegg.
Politische Probleme des Mittelmeerbeckens. Von Dr. P. Mohr.
Riesenschiffe. Von Dr. H. Michaelsen.
Durch die Magellanstraße. Von Geh. Konsistorialrat Goedel.
Der Chilesalpeter und seine Bedeutung in der Weltwirtschaft. Von Dr. A. Hartwig.
Die Farbe des Meerwassers. Von Dr. E. Öttinger.
Das Zeppelinluftschiff zur See. Von Dr. Frhr. M. v. Gemmingen.
Landengen und Meerengen und der Verkehr. Von Prof. Dr. K. Hassert.
Wehr und Schutz der Meerestiere. Von Dr. L. Glaesner.

Jedes Heft 50 Pf. Ein Jahrgang von 12 Heften M 5,—.

Gedruckt in der Königlichen Hofbuchdruckerei von E. S. Mittler & Sohn, Berlin SW68, Kochstr. 68—71.